EJEMPLAR GRATUITO

TC Magazine
TURISMO CARRETERA

Año 2 Nº 16
Junio de 2004
Gentileza ACTC

ROMPER EL MALEFICIO

FONTANA TENIA EL ANTIDOTO

¿QUE TE PASA, PONCE?

EXCLUSIVO: ESCRIBE ALBERTO CANAPINO

elf

Varios años de trayectoria,
nos dieron la pauta para
saber a quien elegir.
Elf el lubricante de origen F-1
también en el TC.
Experiencia
Tenacidad
Calidad
Tecnología

J.M.Traverso
Piloto oficial ELF

SUMARIO

Turismo Carretera Magazine

4/EN FOCO - LUCES Y SOMBRAS
En la sombría tarde de Río Cuarto, la luz de lluvia de Ariel Robbiani ilumina el ingreso a boxes.

6/ ENFOCO - ACQUAMAN EN ACCION
Acostumbrado a pelear en el agua, Daniel Belli "dibuja" con su Chevrolet.

8/ PANORAMA - ROMPER EL MALEFICIO
Norberto Fontana tenía el antídoto y pudo cortar con el "maleficio" de los que lograban la pole.

12/ QUE TE PASA PONCE?
El talentoso y joven piloto de Junín afronta las críticas de dos emblemáticos pilotos del TC.

14/ PREMIOS FANGIO
Vuelve la fiesta grande del automovilismo argentino

16/ COLECCIÓN TC MAGAZINE
Ariel Pacho - Torino.

18/ TC PISTA - NINGUNOS PICHIS
La consonancia de sus apellidos puede alentar confusiones, pero en la pista no hay lugar para confundirlos.

22/ TECNICA - ARMADURAS DE SEGURIDAD
Una nueva y magistral entrega de uno de los más prolíficos y exitosos constructores argentinos: Alberto Canapino.

26/ ROBERTO DEL BO - ME CUESTA SER PROFESIONAL
Un luchador del Turismo Carretera que da pelea en el súper profesional TC.

28/ LACARRERA - *Toda la info de la llegada del Turismo Carretera y el TC Pista en 9 de Julio. Pilotos, marcas, campeonatos y crono para seguirlo al detalle.*

S T A F F

EDITOR: Fundación del Automovilismo Deportivo de la República Argentina
DIRECTOR: Alberto Falcón
REDACCION: Daniel Lannes – Ariel Bandi - AF
Angel H. Ciale (www.angelh.com.ar)
Marcelo Ranea (www.aif.com.ar)
Jorge Marchesín (www.tc-digital.com.ar)
Gabriel Santos
ARTE: Daniel Bericua
DIAGRAMACIÓN: Diagrama Publicitario

TIRADA DE ESTA EDICION: 15.000 ejemplares

OBSEQUIO

EDITORIAL: Bogotá 162 (1405) Buenos Aires
IMPRESION: Impresos Macri

Auditado por IVC

El valor de la verdad.

EDITORIAL

A largo de su historia, la Asociación Corredores Turismo Carretera, ha recibido innumerables críticas, algunas justas y bien fundadas y otras, que no merecen el mayor comentario. Por ello, la ACTC siempre ha tenido los oídos atentos a todas las voces y consecuentemente con esto, ha realizado todas las correcciones que fueron necesarias en materia deportiva, técnica e inclusive, organizativa, aun cuando esta ACTC no sea la responsable de la organización de las carreras.

Esta entidad en general y esta directiva en particular, se ha destacado por "tomar el toro por las astas". Cuando los baños fueron insuficientes para el público, exigió a los clubes una mayor cantidad de sanitarios y realizó una importante inversión para aumentar su número. Cuando se criticaron los accesos de un determinado circuito (por caso La Plata) no se lo visitó hasta tanto no se hicieran visibles mejoras. Cuando algunos pocos inconscientes hicieron de la invasión a la pista un ritual, realizamos una intensa campaña y aumentamos el personal de seguridad para resguardar sus vidas. Cuando hubo hurtos entre el público, rediseñamos el sistema de seguridad y dimos apoyo directo a los damnificados. Por estos ejemplos y tantos otros que sería tedioso enumerar, la ACTC siempre demostró ser ágil de reflejos y arbitró los medios para superar los escollos.

Días pasados, las criticas volvieron a arreciar. ¿Se podía correr en Río Cuarto ante semejante temporal? La respuesta es sí, había que intentarlo. Para ello se desarrolló normalmente la actividad sabatina, se disputaron las series sin mayores inconvenientes, se disputó la competencia del TC Pista y se puso en marcha la carrera prometida. Lamentablemente, el tiempo siguió empeorando, comenzó a inundarse la pista y la misma debió acortarse, quedando trunco un espectáculo que el numeroso público merecía. En ese punto estamos en deuda, la competencia no fue lo que la gente esperaba. Así lo sentimos. Esa es nuestra culpa. Eso es totalmente cierto.

Esa crítica la asumimos, pero no podemos aceptar otras. Las condiciones de seguridad –sin ser las ideales- estaban dadas al comienzo de la actividad y de la carrera propiamente dicha. Se dispusieron ambulancias en el acceso (el cual se pudo utilizar sin inconvenientes aún el día lunes y sin que la lluvia cesara) que corre paralelo a la recta principal. Se pudieron remover todos los autos que por despiste o abandono quedaron en las banquinas. Se movilizó el club organizador para que arbitrara los medios de ayuda extraordinaria para el público que, varado en el autódromo hasta altas horas de la noche y aún al día siguiente, pudiera superar el mal momento. Se hizo todo lo posible, y lo imposible también, para solucionar todos los inconvenientes, pero sabemos que no alcanzó, al fin de cuentas, la lluvia también complicó en extremo la asistencia.

Para el final, quedan varias preguntas que ni siquiera los más críticos pudieron responder: ¿que se le puede decir a las más de 5.000 personas que ingresaron entre el viernes y el sábado? ¿que respuesta darle a las más de 10.000 almas que ingresaron en la madrugada del domingo y que a hora temprana, aún con barro y lluvia, ingresaban alborozadamente? ¿que puede hacer un organizador –uno de los mejores del ámbito nacional- para superar una crisis ocasionada por más de 200 milímetros de lluvia? Sabido es que la infraestructura de los autódromos argentinos dista mucho de ser la ideal, pero ello conlleva a unas últimas preguntas; ¿es la ACTC culpable de este atraso? ¿Es la ACTC culpable de ser la única entidad que deja ganancias -que en la mayoría de los casos se reinvierten en los autódromos- a los organizadores? El público tiene la palabra, siempre obramos en su favor y así lo seguiremos haciendo a pesar de las críticas.

Oscar Raúl Aventín

LUCES Y SOMBRAS

En la sombría mañana de Río Cuarto, la luz de lluvia del Ford Falcon de Ariel Robbiani ilumina el ingreso a los boxes cordobeses. El frío, la lluvia y un desafío que sólo el profesionalismo del Turismo Carretera podía afrontar.

Fotos: Angel H.

Fotos: Angel H.

Daniel Belli, hombre acostumbrado a peludearla en el agua, peleándola entre la lluvia y el barro. La cola que pretende escaparse, la trompa que se niega a entrar, entre la pista y el lodo, el piloto de Lanús hace un fino equilibrio con su Chevrolet.

ACQUAMAN EN ACCION

QUEBRAR EL MALEFICIO

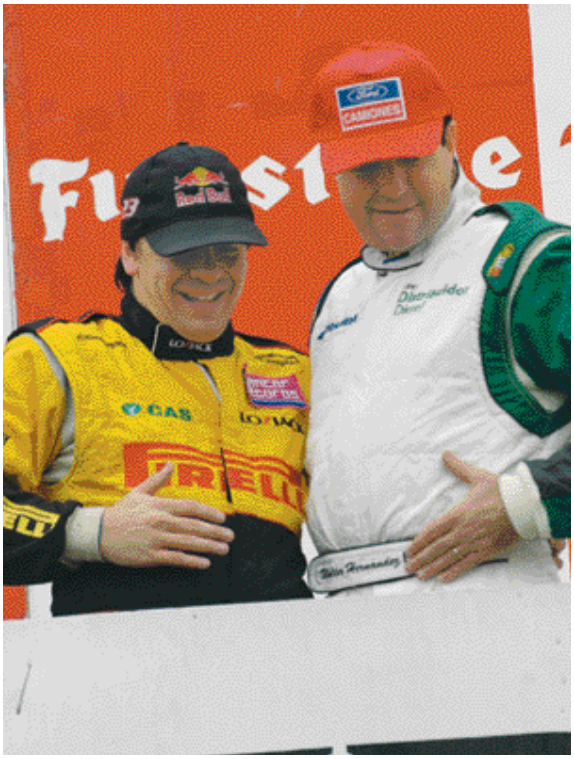
ERA LA HORA, ERA SU TIEMPO Y NO LO DESAPROVECHÓ. NORBERTO FONTANA LAVÓ DE UN SÓLO SAQUE EL AMARGO RECUERDO DE LA PASADA EDICIÓN DE RÍO CUARTO E INSCRIBIÓ SU NOMBRE EN LA SELECTA LISTA DE LOS NUEVOS GANADORES DE LA CATEGORÍA. CRÓNICA DE UN TRIUNFO HÚMEDO Y APLASTANTE.

Fotos: Jorge Marchesín

Seguramente importará poco que esta pasada sexta fecha del TC en Río Cuarto no quede en la historia como una de las más apasionantes. La acotada velocidad en pista, el excesivo protagonismo del auto de seguridad y el tinte polémico que rodeó todo el weekend cordobés, en relación a si debía efectuarse o no la competencia en virtud de las pésimas condiciones climáticas, cobran el valor de meras anécdotas para Norberto Fontana. Porque tras veinte presentaciones en la máxima categoría, el veloz piloto arrecifeño logró al fin concretar el sueño largamente postergado de festejar en lo más alto del podio de una carrera de TC. No exento de otras alegrías en el automovilismo local, el chiquitín siempre aseguró que ***"ganar en el TC es muy especial por la pasión que genera en la gente esta categoría".***

Y quiso el destino que fuese precisamente en el mismo escenario que lo hubiera consagrado en el 2003 de no haber mediado aquel polémico toque con su coterráneo Patricio Di Palma.

Pero ni ese amargo recuerdo ni la remanida cuestión del maleficio de la pole, que suele caer como plomo sobre las chances de quienes la obtienen, pudieron frente a esa férrea voluntad de sacarse de encima el estigma de no ganar. Ni siquiera ese vendaval que se abatió sobre Río Cuarto y convirtió la adherencia de la pista en casi un milagro. Es que frente a esa condición, Fontana supo apelar a sus mejores libretos de sobrada experiencia en otras pistas del mundo para hacer fácil lo que parecía imposible. Mandar sin excesos y con seguridad, de bandera a bandera, porque ***"en el giro previo me dí cuenta de que había sectores realmente intransitables, por suerte desde que se largó la carrera pude evitarlos y así mantener el auto en pista, creo que esa fue la clave"***, según confesó.



Ese detalle y el notable rendimiento que destiló el Dodge - ahora enteramente asistido por su propio equipo - desde los primeros ensayos, resultaron fundamentales para coronar una tarea de gran nivel.

"Tuve un auto contundente y lo aproveché, pero hicimos un gran esfuerzo por mantener la concentración; la pista y la visión eran muy complicadas," concluyó el flamante ganador, que ahora mira con otros ojos la continuidad de un campeonato que ofrece ahora más alternativas.

Sobreviviendo

Es cierto que frente a las particulares características de lo ocurrido en la sexta fecha es difícil hacer apreciaciones de valor. Porque la lluvia suele convertir a las carreras en una suerte de lotería con pronóstico incierto. Pero aún en esas circuntancias, hubo actuaciones que fueron muy beneficiosas y otras que quedaron sin su justa recompensa.

El temprano golpe de escena que involucró a Ponce de León con Traverso no sólo cargó el ambiente de polémica y sanciones sino que dejó a la carrera final sin dos protagonistas de fuste, precisamente cuando ambos abrigaban las mejores expectativas. El éxito parcial de Matías Rossi fue otra muestra de potencial del pibe, más allá del renuncio a la final.

También tuvo regusto amargo la jornada para Ledesma, quien volvió a quedarse con las manos vacías tras dilapidar su posición de privilegio en un trompo, apenas iniciada la final.

Firestone

Fuera de la prudencia que aconsejaban las condiciones de pista, tanto Ortelli como Martínez tomaron riesgos con suerte diversa. Curiosamente el puntero del campeonato eligió torearlo a Fontanita, pero un trompo lo llamó dramáticamente a la realidad y la recompensa del 9no lugar final tuvo gusto a consuelo. Para Martínez en cambio, la cuestión fue enfrentarse otra vez a Marcos, pero esta vez con resultado distinto. El podio alcanzado por el entrerriano relanza sus legítimas ambiciones a la corona, sacando un resultado importante para situarse en el cuarto lugar del certamen, apenas un escalón detrás del silencioso Wálter Hernández.

El bravo ex campeón ´93 peló una de esas actuaciones dignas de destacar. Veloz, sin excesos y con la dosis justa de astucia, apelando a su experiencia para transitar este tipo de piso. ***"El auto está cada vez más firme y sé que la victoria viene en cualquier momento",*** afirmó el de Otamendi, logrando otro significativo podio que reafirma sus dotes de gran sumador en lo que va de la temporada. Y ya le respira cerquita a Bessone. El campeón fue,sin dudas, el gran afortunado tras otra carrera transpirada y transitada con su sello de efectividad y entrega. La bandera roja fue un paliativo para su póstumo despiste y los puntos logrados valen doble, mientras se dilata el debut de su flamante Dodge. El oficio, por ahora, le basta para mantenerse a raya.

Cuentas pendientes

La cuestión ahora se traslada a 9 de Julio, circuito bastante conocido pero con la incógnita instalada de cerca ante la manifiesta carencia de ensayos previos.

Y frente a la generosa cosecha de nuevos ganadores que entregó el trazado de oeste (casos Moriatis y Gianini en las últimas ediciones), quizás sea el tiempo de pensar en los que aún no lograron su cuota de triunfo para redondear un lugar de privilegio en el torneo.

Por el lado de Ford la cuestión viene bien repartida porque tras dos pasos en falso, Rafael Verna necesita imperiosamente recuperar la senda. ***"Tengo un auto netamente ganadoryespero aprovecharlo",*** denuncia el Tabo, cuya producción desde principios de temporada lo sitúa entre los nombres potables.

Lo propio piensa Silva, con sus expectativas en alto aunque con cierta cautela. ***"Estamos bien, mantenerse entre los cinco es muy bueno"***, aporta con inteligencia, a sabiendas de que su Falcon revela efectividad pero no tanta velocidad.

Nos falta redondeartodo, pero estamos cerca, confiesa Diego Aventín cada vez más consustanciado con su nuevo elemento. Un triunfo le vendría bárbaro para darle el giro indispensable a su campaña '04, poco acorde a sus pretensiones.Y siguen la firmas en el óvalo, para reafirmar su favoritismo en 9 de Julio.

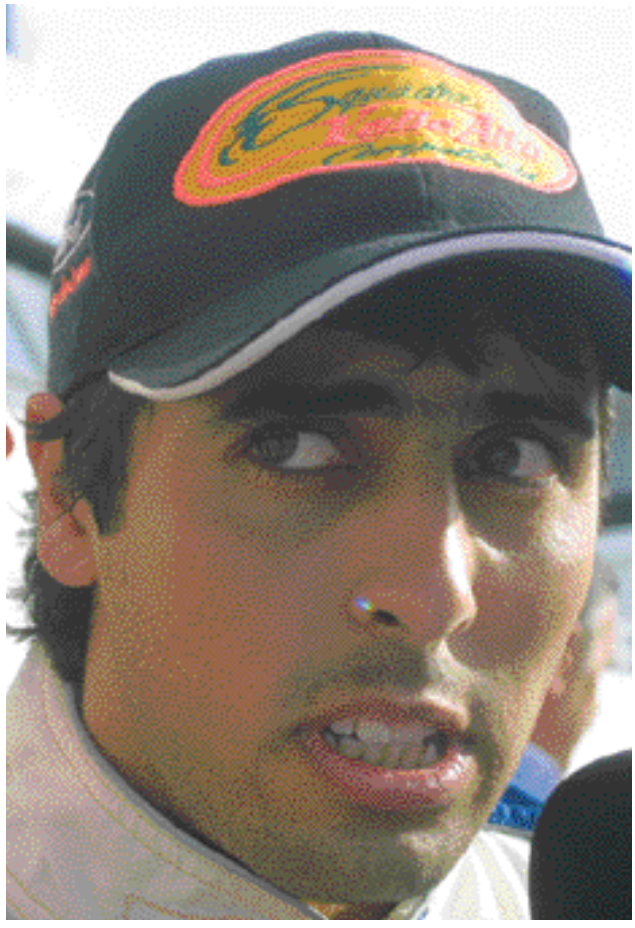
En términos de marca,los Torino aún están en el debe. Los destellos del Flaco en Río Cuarto hablan a la claras del proceso de maduración del auto, aunque en esta ocasión su rendimiento será una intriga frente al apuro para realinear la estructura dañada por el piñazo. El Pato Di Palma jugará sus cartas de cara a empezar a despedir con gloria el suyo porque ***"apenas termine esta próxima carrera le damos con todo al nuevo"***, según confesó. Y para Ariel Pacho será una buena oportunidad de recomponer su imagen de potencial aspirante. ***"Siempre estamos ahí y eso es bueno",*** dice el sureño, conciente de la necesidad de superar esa valla que lo separa del momento supremo de su primer triunfo. Esa que ya superó Fontanita y que aspira a repetir sin miramientos para forjar su candidatura a un título que cada vez aparece con mayores alternativas.

DANIEL LANNES

Tu nuevo Derby.
El sabor de siempre.

El fumar es perjudicial para la salud. Ley Nº 23.344

stas maniobras las hacen estos ocosos de mierda que no entien - n nada. Hay que cagarlos a trom- padas para que aprendan.



Ponce cree que en TC puede hacer lo mismo que en TC 2000, donde tiene un auto tan superior que hasta mi hijo de 4 años ganaría con el.

¿QUE TE PASA PONCE?

Más allá del juego de palabras, el León de Ford está en el centro de la tormenta. Y fue precisamente en esa condición que junto a Traverso, Gabriel Ponce de León protagonizó el formidable palo que abrió la polémica más fuerte del fin de semana riocuartense. El piloto de Junín, incorporado desde esta carrera al auto del Lincoln Competición, tiene el dudoso privilegio de haber confrontado duramente en pista -y verbalmente- con dos de los nombres más fuertes del TC como son el campeón Bessone y el múltiple Traverso, quienes no ahorraron duros calificativos para medir las circunstancias de dichos encontronazos.

La polémica no pasó desapercibida y tras la exclusión total de la carrera de Río Cuarto (medida disciplinaria inédita en los últimos tiempos) el piloto de Junín se defiende y asegura que este año será protagonista de la punta, mientras sueña con su primer triunfo. ¿Llegará entonces la calma?

¿Qué te pasó Ponce?
Fue una maniobra complicada, el piso estaba imposible y la visibilidad casi nula, pero yo ya dí mi versión y estoy tranquilo porque sé que hice lo correcto. En el desliz de la curva antes de la recta no tuve nada que ver, a él se le corre el auto solo. En la maniobra posterior, yo hice todo lo posible por evitar el golpe, trato de sacar el auto porque él insiste en cerrar su línea, pero ninguna cámara de la TV logra mostrarlo como fue, entonces deberé enfrentar las consecuencias. Pero te repito que no tuve nunca intención de armar semejante choque.

En Bs. As. te encontraste con Bessone, ahora con Traverso. Pareciera que tenés enfrentamientos con los monstruos sagrados de la categoría.
No, no, son circunstancias propias de carreras, se dio así. No tengo enfrentamientos con nadie, puntualmente con ellos siempre me llevé muy bien. No te digo que fuéramos amigos, pero siempre tuve un trato correcto.
Si de chico fui hincha de ellos... Ahora somos competidores y encima en dos carreras seguidas choco con ellos, pero insisto que son circunstancias.

La del Flaco no la entiendo, sé como es de mañoso, que es difícil pasarlo pero nunca creí que se iba a mandar esa con la condición de pista tan complicada, pero bueno, ya está,ahora habrá que ver que decide la CAF.

Hay quién dice que estás muy presionado.
No, nada que ver, nunca en mi carrera corrí presionado por nada. Corro porque me gusta, me fascina estar arriba de un auto de carrera, disfruto todo el tiempo de esta actividad. Me molesta que haya pasado esto porque tenía un gran auto y estaba con posibilidades de ganar mi primera carrera en el TC.

Ahí apuntaba la pregunta, ya que recién cambiabas de auto.
El cambio de equipo era necesario, tenía que mejorar lo que veníamos haciendo que no era bueno, fundamentalmente por toda la gente que me sigue y me apoya. Amigos,sponsors,mi familia. Sólo yo sé que tenía un auto bárbaro para pretender el triunfo, habíamos andado bien en lo seco y cuando cambiamos la puesta para el piso mojado mejoramos un montón, por eso me da bronca lo que pasó.

¿Por que te cuesta tanto el TC?
No es que cueste, pero es una categoría muy difícil y competitiva y recién hace un par de años que estamos participando. Quizás las expectativas sobre nosotros aumentaron porque tuvimos muy buenos parciales en 2003, un par de podios. Estuvimos varias veces a punto de ganar por primera vez. Pero bueno, no me desespera la idea, sé que se va a dar cuando menos la espere.

"Con un buen equipo y un auto acorde no es difícil pensar en el campeonato, quizá no sea este por lo avanzado que está, pero apelando a que tardé tres años en ganar el de Fórmula Renault y el primero de TC 2000 lo gané en mi tercera temporada, quizás el 2005 sea mi año en el TC".

Da la impresión de haber recuperado la calma, esa que suele caracterizarlo en su paso por el automovilismo. Dice que, más allá de la sanción pendiente, está esperanzado en esta nueva etapa del TC,y en base a eso se entusiasma.

"Con un buen equipo y un auto acorde no es difícil pensar en el campeonato, quizá no sea este por lo avanzado que está, pero apelando a que tardé tres años en ganar el de Fórmula Renault y el primero de TC 2000 lo gané en mi tercera temporada, quizás el 2005 sea mi año en el TC".

Daniel Lannes

VUELVE LA FIESTA DEL AUTOMOVILISMO ARGENTINO

Nuevamente, el automovilismo deportivo argentino se viste de fiesta. Ya está en marcha la tercera edición de los anhelados ***Premios Juan Manuel Fangio***, una distinción creada en forma conjunta por el ***Automóvil Club Argentino***, la ***Fundación Museo Juan Manuel Fangio*** y la ***Asociación Corredores Turismo Carretera***, que premia los esfuerzos, logros y trayectorias de todos los protagonistas de nuestro deporte motor. El gran encuentro tendrá lugar en el Hotel Hilton de la Ciudad de Buenos Aires, el próximo 14 de junio, y en el recibirán el preciado ***Fangio de Plata*** quienes resulten ganadores de las ternas ya elegidas por el jurado, y todos los ***Campeones Argentinos*** de la temporada 2003.En ese marco, minutos antes del inicio de la velada, el jurado (compuesto por 25 periodistas especializados y tres miembros por cada una de las instituciones que integran el Comité Organizador), elegirá a quién se haga acreedor del ***Fangio de Oro.***

LOS TERNADOS

Mejor Piloto: Ernesto Bessone - Guillermo Ortelli - Gabriel Ponce de León.
Mejor Organizador: Club de Volantes Entrerrianos - Automóvil Club Río Cuarto - Automóvil Moto Club Olavarría.
Mejor Chasista: Alberto Canapino - Christian Avila - Oreste Berta.
Mejor Motorista: Jorge Pedersoli - Oreste Berta – Carlos Alberto Laborito.
Revelación: Emanuel Moriatis - Matías Rossi - Maximiliano Merlino.
Trayectoria: Ernesto Bessone - Juan María Traverso - Néstor Percaz - Guillermo Ortelli.
Mejor presentación de Equipo: Equipo Derby - Honda Racing – Ford YPF.
Mejor actuación en el exterior: José María López - Esteban Guerrieri - Juan Cruz Alvarez.

LOS CAMPEONES ARGENTINOS 2003

KARTING ICC SUDAM	Iván Maida
SPORT PROTOTIPO	Martín Vuolo
TURISMO INTERNACIONAL	Pablo Tarlon
TURISMO PISTA CLASE 2	Sergio Arena
TURISMO PISTA CLASE 3	Marcelo Ferand
TURISMO NACIONAL CLASE 2	Néstor Percaz
FORMULA SUPER RENAULT	Federico Lifschitz
FORMULA RENAULT	Maximiliano Merlino
TOP RACE	Juan María Traverso
TURISMO NACIONAL CLASE 3	Ernesto Bessone
TURISMO 4000 ARGENTINO	Alejandro Garófalo
TC PISTA	Lionel Ugalde
ABSOLUTO DE RALLY	Roberto Sanchez
TURISMO CARRETERA	Ernesto Bessone
TURISMO COMPETICION 2000	Gabriel Ponce de León

COLECCION

TC Magazine

ARIEL PACHO

TORINO

Mauro Pichini se está abonando al podio con un Falcon sostenido, al cual sólo parece faltarle la explosión final.

Esteban Piccinin ganó por primera vez en Río Cuarto mostrando solidez en la lluvia pese al acoso de Maxi Juan, líder del campeonato del TC Pista. Pero el Toto tuvo que soportar una vez más la confusión que tienen los periodistas con el enredo que se arma en cada carrera con sus colegas (y amigos) Martín Piccini y Mauro Pichini, quienes se empecinan en andar casi siempre juntos en los primeros puestos. Pero para entender quién es quién consultemos antes el diccionario a ver cómo salimos de este embrollo.

El término etimológico correcto más acercado a nuestra búsqueda es ***pichi***. *"Arbusto solanáceo de flores blancas y solitarias que podemos encontrar en la región chilena"*. En el lunfardo criollo en cambio un ***pichi*** es *"alguien fácil de derrotar, derivado de pichón. Todavía no creció, es un pichi y le gano fácil"*.

En el caso de los pichis encontramos en el TC el caso emblemático del Pichi Iglesias y de su hijo, llamado Pichito por la mayoría. Fernando y Juan Manuel pasaron así a un segundo plano. Pero dejemos a estos pilotos de TC tranquilos y sigamos en busca de descifrar quiénes son Piccinin, Piccini y Pichini, tres apellidos casi idénticos en su pronunciación que más de uno en la tribuna o en el living de su casa se quedó con más dudas que certezas sobre quién era el piloto que veía pasar.

El más personaje de todos y el único que ganó este año y sigue de cerca al contundente Maxi Juan es el excéntrico Toto Piccinin. Con su cresta punk que varía de color según la ocasión, sus tatuajes y aros se diferencia bastante de los otros dos pilotos considerados más normales según la tabla de valores de la comunidad que conforma el TC. Todo cambiaría si un día aparecían Martín y Mauro (o quien suscribe) en un recital de la banda que tenía el piloto del Oeste del Gran Buenos Aires llamada De Mal en Peor, donde él le daba duro a la batería y a veces al bajo... ***"Tengo asumido que todos me miran como un bicho raro pero realmente me importa un pito. No voy a dejar de ser como soy, no voy a renunciar a mi estilo porque corra en TC Pista o dentro de un tiempo en TC, que es mi sueño"***, dispara el Toto, que con ese apodo logra diferenciarse de Piccini y Pichini en los relatos de los periodistas. ***"Aparte zafo un poco de la confusión porque mi apellido termina en n"***, agrega quien corre en la categoría telonera del TC desde la primera fecha del año pasado con el auto que le compraron al Pichi Iglesias (siguiendo con las coincidencias del caso).

Otra de las diferencias encontradas en Piccinin es que es el único de los tres que comenzó desde muy chico en karting y siguió en Sport Prototipo, otra escuela de automovilismo que

Empezó de maravillas la temporada y después de un bajón comenzó a repuntar: Martín Piccini.

Martín Piccini

Mauro Pichini

Esteban Piccinin

abandonó rápido para mezclarse entre los de punta del TC Pista. "No va a ser fácil porque la categoría dio un salto de calidad y ya no son pilotos sin experiencia que quieren hacer escuela para saltar al TC. Hoy corrés con tipos que saben lo que hacen arriba de un auto". Para buscar el campeonato del TC Pista confía en el equipo de Marangoni y en los motores de Debenedictis. No podemos dejar afuera el dato del multifacético de Piccinin que al dejar de correr en karting se le dio por la bici cross, el snow board y lo que mejor hace -según él- el skate. Y hasta llegó a competir en Estados Unidos. ***"Recuerdo que fuimos re cancheros y nos hicieron pelota los yanquis. La tenían clarísima y las cosas que hacíamos nosotros parecían, en comparación, de chicos de jardín de infantes"***, cuenta sin ponerse colorado el Toto.

¿Pichi qué?

"La verdad que es un quilombo", se adelanta Martín Piccini. ***"Tenemos los apellidos que suenan igual, los tres corremos con Ford y para colmo siempre andamos juntos en las carreras, en la pista y por los boxes; porque somos amigos"***. Y Mauro Pichini agrega: ***"Yo hasta coincido la inicial de mi nombre con Martín y más de una vez escuché en la radio que nos llamaban los hermanos Piccini, los primos... cuando compartíamos equipo el año pasado. Familiares lejanos deberemos ser porque mi verdadero apellido era con doble c igual al de Martín, pero mi abuelo anotó***

La marca
que acompaña
al Gurí
es la marca
que acompaña
a su campo.
AGCO
AGCO ALLIS
Herencia de Confianza
LIDERAR
AGCO Allis
A.C.A
NORTE
RODADOS
CAMIONES

ARMADURAS DE SEGURIDAD

Alberto Canapino nos sigue introduciendo en el fascinante mundo del automovilismo, analizando los lineamientos generales a tener en cuenta en el momento de diseñar y construir un automóvil de competición. Los temas aquí tratados son parte de los cursos de preparación de autos de competición dictados por Internet y de forma presencial junto a la UTN Facultad Regional General Pacheco.

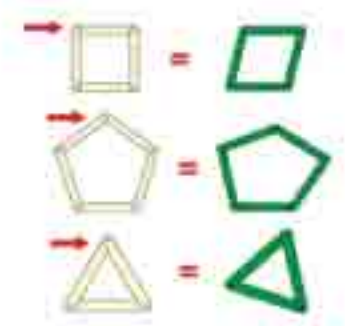
Las armaduras de seguridad, a pesar de que su nombre resalte sólo una de ellas,cumplen una doble función durante las competencias. Aparte de brindar la indispensable característica de seguridad del piloto en caso de accidentes, también son responsables de brindar al auto de competición una característica fundamental en su performance como lo es la rigidez del chasis; sin ésta, no podríamos modificar las características de las transferencias de peso del vehículo, y de esta forma controlar los comportamientos del auto.

Un auto que no tenga rigidez estructural suficiente no percibirá cambios en su comportamiento al modificar la dureza de los espirales y/o barras antirolido durante la puesta a punto.
Dentro de las armaduras de seguridad, si bien todas cumplen con ambas funciones de seguridad y estructura, podemos realizar una gran división entre aquellas estructuras que se adicionan a modo de refuerzo en carrocerías ya construidas, y que son conocidas en el ambiente automovilístico con el nombre de jaulas, y aquellas del tipo de monocascos en que la propia carrocería cumple con los niveles de seguridad y rigidez requeridos para la categoría y que si bien sus conceptos básicos de comportamiento son análogos, el proceso de construcción es totalmente diferente.

Principio de estructuras

Tenemos que tener en claro el fundamento principal en la construcción de estructuras, ya sea de automóviles, edificios, puentes o cualquier otra obra que requiera de una rigidez estructural para cumplir con su función específica. Este fundamento radica en la formación de la estructura buscada mediante la composición de figuras triangulares, y suele resultarnos bastante intuitivo ya que toda nuestra vida hemos visto refuerzos diagonales que descomponían un rectángulo en dos triángulos, desde el refuerzo de una silla, pasando por el sostén de un techo de madera, hasta el armazón de un gran puente de hierro.

Este principio tiene base en el hecho que el esfuerzo de deformación en los triángulos se reparte a lo largo de todo el conjunto, cada uno de los brazos trabaja a la compresión o extensión, evitando que se concentre todo el esfuerzo en las uniones como ocurre cuando se utilizan figuras de más de tres lados.



Esquema de distribución de esfuerzos sobre diferentes figuras.

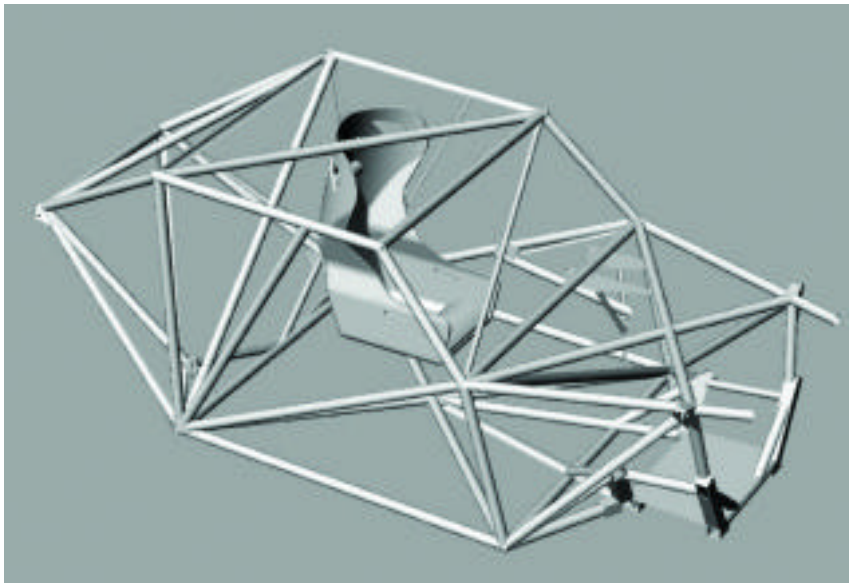
Diseño de la estructura

Como es de esperar, en la construcción de una jaula, a parte de la rigidez de la misma intervienen otros factores como ser el peso, espacio, costo, resistencia de los materiales utilizados, etc. La relevancia de cada uno de estos factores depende del tipo de automóvil que se esté construyendo y de otras características determinadas por el piloto y equipo, pero tenemos que tener en claro que el peso siempre será de extrema importancia en toda implementación de competición.

No sólo el peso de la estructura será de extrema importancia sino también su distribución, ya que el peso concentrado en la parte superior elevará el CG del auto y degradará notoriamente su performance.

Del mismo modo que el peso nos impone la necesidad de buscar la jaula con la mayor rigidez posible y el menor peso posible, la distribución espacial de los componentes de la misma es importante no sólo en cuanto a la distribución de peso, sino también para garantizar las condiciones de visibilidad y habitabilidad requeridas para obtener la máxima concentración y desarrollo de las capacidades del piloto.

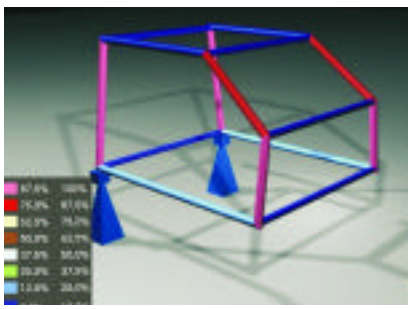
Una vez contemplados los parámetros impuestos por el reglamento y teniendo en cuenta las condiciones de visibilidad, habitabilidad y rápido descenso del vehículo en caso de emergencia, estamos en condiciones de generar la parte de la estructura que se encarga de garantizar la seguridad del piloto, prolongando luego la misma de forma de unir rígidamente los puntos que en cada rueda sirven de anclaje al sistema de suspensión (brazos, espirales y amortiguadores).

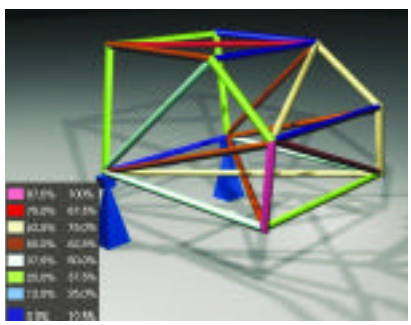


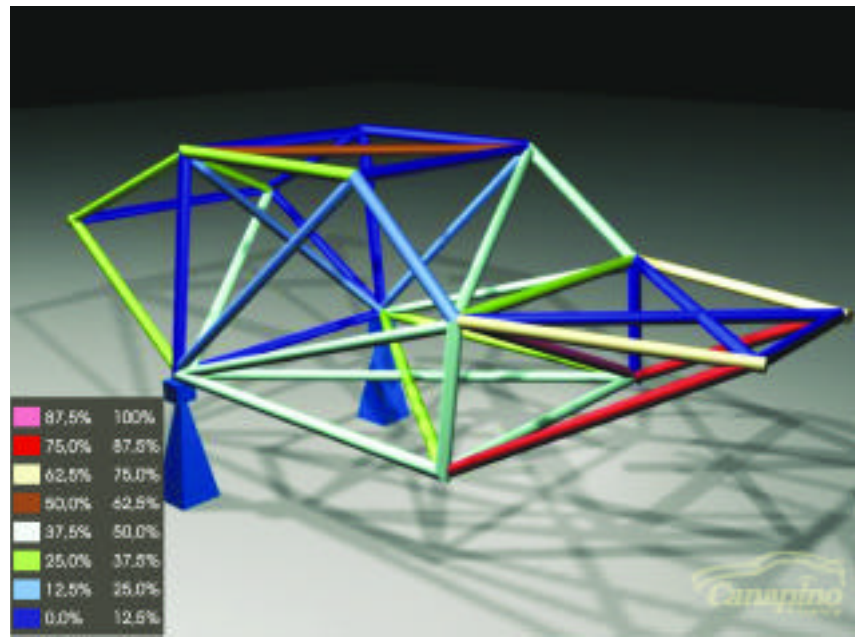
AGROCIAM
SERVICIOS AGROPECUARIOS
Una empresa Argentina al servicio del productor Agropecuario.
Sucursal Intendente Alvear
Ruta Nacional Nº 1 - Acceso B. Mitre
Intendente Alvear - Prov. de La Pampa
Sucursal Las Flores
Ruta Nac. Nº 3, Km 187
(7200) Ciudad de Las Flores
Próximas Aperturas
Suc. San Andrés de Giles
Ruta Nac. Nº 7 Km 102
(6720) Ciudad de San A. de Giles
Suc. Cachari
Ruta Nac. Nº3, Km 242
(7214) Ciudad de Cachari
Bouchard 468, 3º Piso - (C1106AAF) Buenos Aires - Argentina - Tel/Fax (54-11) 4312-5401 Líneas Rotativas
info@agrociam.com / www.agrociam.com

Es posible la predicción cualitativa del sentido y distribución de esfuerzos dentro de una estructura en forma independiente a los tubos utilizados;sin embargo, a la hora de realizar cálculos más finos entran en juego parámetros que no dependen solamente de las dimensiones de los paneles, sino también de las características propias de los tubos (tipo de material, momento de inercia, etc.) y tornan complejo, matemáticamente, el cálculo de una estructura.

En la actualidad, esta complejidad ha sido resuelta mediante la utilización de programas de computadora que mediante la aplicación de técnicas por elemento finito realizan la simulación de una determinada estructura y nos proveen de resultados para nuestro análisis.







Otras medidas de seguridad

La jaula no sólo brinda protección contra impactos,sino también provee las fijaciones de los asientos y arneses de seguridad que se ocupan de que el piloto y su acompañante, en caso de haberlo, mantengan fija su posición dentro de la jaula, evitando que estos salgan despedidos en el momento del impacto y reduciendo al mínimo el movimiento que puedan sufrir dentro de la cabina.

Como para ir finalizando, hay que tener muy presente que los comandos e instrumentales que requieren de manipulación deben cumplir con ciertos requisitos:

» Deben encontrarse en lugares que sean de cómodo alcance para el piloto desde su posición de manejo, recordando que el torso prácticamente no tiene movimiento respecto de la butaca.

» No deben obstruir la visibilidad, ni la rápida evacuación del vehículo en caso de emergencia y no deben alterar la comodidad del piloto disminuyendo su grado de concentración.

» Deben hallarse en lugares que limiten los impactos que estos puedan causar sobre el físico de los tripulantes y/o colapsar en caso de choque.

Alberto Canapino
Director Canapino E-Learning
www.canapino.com

La pasión del TC llega cada vez más lejos.

Motorcraft

El repuesto para todas las marcas.

ROBERTO DEL BO
ME CUESTA SER PROFESIONAL

En este actual TC tan profesional, donde parece mandar la tecnología y donde un auto se proyecta primero en una computadora para después ir construyendo pieza por pieza como una obra de ingeniería, todavía sobreviven los abonados al club de la maza y el cortafierro. Cada vez quedan menos porque la lógica evolución es como ese tren que bien ilustró Patita Minervino, en el que los que no se adaptan a este TC Siglo XXI viajan unos vagones detrás de los de punta; quienes tienen reservados sus asientos en la locomotora o a lo sumo en el primer vagón.

Roberto del Bo es un fiel exponente a seguir viviendo el TC clásico, esa categoría que visitaba el país sin la necesidad de contar con ninguna notebook para medir la potencia del motor o conseguir la alineación perfecta. Con la puesta a punto que ya pasó al olvido, el piloto del Chevrolet azul y amarillo intenta de a poco ir aggiornando su equipo y para eso cuenta con el asesoramiento de Fernando Bulla en el chasis y los motores de Reybet. ***"Claro que a mí me gustaba más el TC de la maza y el cortafierro donde el auto lo cortás en el taller, pero estos tiempos son diferentes y por eso perdimos protagonismo. Hace tres años peleaba los puestos de adelante y hoy largo atrás. Pero no me rindo y mi obje-***

tivo es volver a los primeros lugares", contó el chacarero de Canals, pueblo cordobés ubicado entre Venado Tuerto y Río Cuarto. Allí, Del Bo pasa sus días sembrando soja, maíz y trigo.

"Es muy difícil estar competitivo en este momento porque yo no soy un profesional del automovilismo aunque la gente de mi equipo sí lo sea. Con la devaluación el campo repuntó y yo primero soy chacarero y después piloto. Hay otros que tienen la suerte de dedicarse sólo a correr y consiguen resultados enseguida. Pero ese no es mi caso ya que llego a las carreras en desventaja con la falta de training", dijo el fanático de Boca que muchas veces tuvo la visita de jugadores del club xeneize. Hasta su box llegaron Martín Palermo, Diego Cagna, Guillermo Barros Schellotto, Fabián Cascini, Roberto Abondanzieri y Rolando Schiavi, entre otros. "***Soy hincha de Boca desde que nací y por unos amigos que tengo en La Plata tuve la suerte de conocer a Palermo y de entrada tuvimos buena onda. Es más, Martín me trajo una publicidad para el auto en el tiempo, que las cosas no funcionaban en el campo y apenas conseguía el presupuesto para correr. Y me la dio de onda,sin pedir nada a cambio. Es una gran persona y deseo que cambie su suerte en Europa porque viene con mala leche"***, auguró el cordobés, quien sostiene que correr en TC es como jugar en la primera de Boca.

Volviendo a la tradición del TC, cree que ***"es admirable como la categoría perdura con el tiempo y cada vez crece más. El duelo Ford – Chevrolet sigue vigente aunque ningún chico vio fabricar esos autos ni mucho menos un Dodge o un Torino. No debe haber un caso igual en ninguna parte del mundo. Es una pasión que se hereda de generación en generación"***. Y con un cierto grado de ironía (y mucho de verdad) opina que en otras categorías nacionales no sucede lo mismo porque las marcas que corren no tienen arraigo popular. ***"¿Te imaginás a un grupo de hinchas con banderas de Toyota o Mitsubishi?"*** Se pregunta el gringo en clara alusión al TC 2000. ¿Se dará en Japón al menos?

"Es admirable como la categoría perdura con el tiempo y cada vez crece más. El duelo Ford – Chevrolet sigue vigente aunque ningún chico vio fabricar esos autos ni mucho menos un Dodge o un Torino. No debe haber un caso igual en ninguna parte del mundo. Es una pasión que se hereda de generación en generación".

Aunque es el prototipo del piloto antiprofesional sueña lógicamente con volver a la punta pero lo más importante es que lo vive como un cable a tierra después de su duro trabajo por los campos cordobeses. ***"Si no tuviese el auto de TC no tendría sentido todo lo demás y no podría trabajar con tranquilidad porque con las carreras me desenchufo de todas las presiones"***. En su tiempo libre de los fines de semana que no corre disfruta de la compañía de su hijo Ramiro, de 4 años, que es cuidado y mimado por la madre y la hermana de Roberto cuando el nene llega a Canals, ya que vive con su mamá en Córdoba capital. ***"No sé si quiero que corra. Prefiero que tenga otra profesión pero no me voy a negar si es él quien en un futuro decide correr en karting"***. Uno que se desespera por acelerar es un sobrino de Roberto que tiene 13 años y todos los días le pide que lo ayude con un karting.

Le importa y mucho que su imagen en el TC sea recordada por ser un buen tipo, algo que es unánime entre la opinión de sus colegas. Piensa volver adelante pero por ahora sigue mirando todo desde atrás, pero deja una frase contundente para el final: ***"Si el campo mejoró, bien puedo hacerlo yo también"***. Y habrá que creerle porque es un chacarero de ley, esos que jamás bajan los brazos.

D.E.Lannes / A.Bandi.

Firestone es pasión.
Fires

1	BESSONE ERNESTO	Dodge
2	LEDESMA CHRISTIAN	Chevrolet
3	ORTELLI GUILLERMO	Chevrolet
4	MARTINEZ OMAR	Ford
5	AVENTIN DIEGO	Ford
6	SILVA JUAN MANUEL	Ford
7	ACUÑA FABIAN	Ford
8	DI PALMA PATRICIO	Torino
9	PACHO ARIEL	Torino
10	PONCE de LEON GAB.	Ford
11	RAMOS EDUARDO	Ford
12	TRAVERSO JUAN M.	Torino
14	OCCHIONERO ALEJ.	Ford
15	ETCHEGARAY MIGUEL	Ford
16	VERNA RAFAEL	Ford
17	TANONI OMAR	Chevrolet
18	MORIATIS EMANUEL	Ford
19	DI PALMA MARCOS	Chevrolet
20	GIANINI JUAN PABLO	Ford
21	MINERVINO LUIS	Chevrolet
22	HERNANDEZ WALTER	Ford
23	FONTANA NORBERTO	Dodge
24	IGLESIAS FERNANDO	Ford
25	MARTIN HENRY	Ford
26	TADEI GUSTAVO	Ford
27	URRETAVIZCAYA ROB.	Ford
28	CATALAN MAGNI JULIO	Dodge
29	RICCIARDI JOSE LUIS	Ford
30	SALERNO RUBEN	Dodge
31	CINGOLANI DANIEL	Ford
32	DI PALMA JOSE LUIS	Chevrolet
33	BALZANO JAVIER	Chevrolet
34	ALTUNA MARIANO	Chevrolet
35	PISANDELLI JUAN	Chevrolet
36	C.HERMOSO FABIAN	Ford
37	ALAUX SERGIO	Chevrolet
38	BISCEGLIA CLAUDIO	Torino
39	LOPEZ COCHO	
40	SINELLI RAUL	Ford
41	IGLESIAS JUAN M.	Chevrolet
42	GUARNACCIA SERGIO	Ford
43	ROBBIANI ARIEL	Ford
44	JOSEPH RICKY	Chevrolet
45	SOTO PABLO	Dodge
46	ZANATTA RENE	Chevrolet
47	AZAR JAVIER	Torino
48	ROSSI MATIAS	Chevrolet
49	DEL BO ROBERTO	Chevrolet
50	CANDELA ENRIQUE	Ford
51	IGLESIAS NICOLAS	Ford

Circuito Ciudad de
9 de JULIO
BUENOS AIRES

9 DE JULIO
ULTIMOS GANADORES

08-06-97	Ortelli	Chevrolet
14-09-97	Ramos	Ford
07-06-98	Martínez	Ford
08-11-98	Acuña	Chevrolet
14-03-99	Ledesma	Ford
04-07-99	Lavari	Dodge
11-06-00	Ortelli	Chevrolet
29-10-00	Sinelli	Ford
11-03-01	M. Di Palma	Chevrolet
02-09-01	Aventín	Ford
23-06-02	Martínez	Ford
27-10-02	Martin	Ford
13-07-03	Moriatis	Ford
09-11-03	Gianini	Ford

***Récord a batir: Martínez (F) 1m33s356 a 177,958 (22/6/02)* sobre 4.614,85 metros**

IMPORTANTE

El rubro seguridad es uno de los temas que más preocupan y ocupan a la Asociación Corredores Turismo Carretera, por ello, en cada carrera, esta entidad contrata el personal policial que dicha institución determina –de la jurisdicción que corresponda- y de acuerdo a las leyes nacionales y provinciales vigentes. Al margen de extremar todas las medidas posibles, sabemos que para la tranquilidad de todos necesitamos su colaboración. Por ello, le sugerimos tomar en cuenta lo siguiente:

1. Dar la voz de alerta y tocar bocina, para llamar la atención del personal de seguridad.
2. Encender las luces de los vehículos en el sector afectado.
3. Mantener los vehículos cerrados en todo momento y de ser posible, con la alarma activada.
4. Denunciar a quienes agreden al personal de seguridad.
5. Evitar los juegos de azar y la aglomeración que alrededor de ellos se produce.

EL TURISMO CARRETERA ES PASION Y SENTIMIENTO DE MUCHAS FAMILIAS ARGENTINAS, NO DEJEMOS QUE UNOS POCOS NOS QUITEN ESA ALEGRIA.

ACTC

RANKING TC PISTA

3	JUAN MAXIMILIANO	F
5	PICCINI MARTIN	F
6	POGGI SERGIO	D
7	LOGARZO PEDRO	F
8	LIFSCHITZ FEDERICO	F
9	CASTELLANO G.	C
10	CAMPANERA LAUREANO	C
11	DIRUSCIO SEBASTIAN	C
12	ACEBAL MARIANO	C
13	SOTRO WALTER	F
14	MARCILESE ROBERTO	C
15	DE CARLO DIEGO	C
16	Del BARRIO CARLOS P.	D
17	PICHINI MAURO	F
19	HEIM SIMON ADAN	D
20	TESTA ARIEL	F
21	OLIVELLI MARIO	F
22	PICCININ ESTEBAN	F
23	MORELLO ALDO	F
24	IMPIOMBATO RICARDO	C
25	CASERTA GASTON	F
26	SAVA CARLOS	C
27	FAYANAS HUGO	F
28	AGLIANI HUGO	F
29	PERONI ALEJANDRO	D
30	BONELLI PROSPERO	F
31	CONVERSO GASTON	F
32	D´AMBROSIO ANDRES	F
33	GONZALEZ EMILIANO	F
34	PACIONI GASTON	F
35	LACCETTE DARIO	F
37	BERALDI ABEL	F
38	CORDICH IGNACIO	F
39	LIPAROTI HERNAN	F
40	FEDERICO CARLOS	F
41	ARAQUISTAIN MARTIN	F
43	ESPOSITO NESTOR	F
44	COTIGNOLA MARCELO	F
46	LOPEZ JULIAN	F
47	MERY WALTER	
48	FANCIO ALBERTO	C
49	BORIO ILDO	C
50	VELATA RUBEN	C
51	GARCIA HECTOR	F
52	MORO RAFAEL	F
53	DUFAU JORGE	C
54	DANDLEN PEDRO	D
55	FIRPO ANTONIO	F
56	ARIN GUSTAVO	D
57	DIAZ GASPAR	C
58	TABORDA CHRISTIAN	C
59	SOLIS GUSTAVO	F
60	ALVAREZ GASTON	F
61	TROTTA ESTEBAN	C
62	ZUGHELLA GABRIEL	F
63	GONZALEZ SANT. (H)	D
64	RUIZ RICARDO	F
65	VALENCIA CRISTIAN	F
66	VALDO GERMAN	C
70	RUIZ CARLOS JOSE	F
71	PORTA ENRIQUE	F
72	DOPICO CARLOS	D
73	ALBESE CLAUDIO	C
76	NOYA ALBERTO	F
77	RICCI JOSE MARIA	F
78	FERNANDEZ JORGE	F
79	DELIA ANDRES	C
84	BERTOZZI JUAN	C
85	CALAMARI MIGUEL	C
86	CALCULEFF FRANCISCO	F
87	BELMARTINO GERARDO	F
88	PAPARELLA JUAN M.	D
89	MARTIN MARTIN	F
91	LA CORTIGLIA OMAR	F
95	OYHANART MARIANO	F
99	BORIO DIEGO	C
101	CASTELLANO JONATHAN	D

Firestone es seguridad.
tone

52	REDOLFI HUGO	
53	REX	Ford
54	BELLOSO LUIS	
55	RAFU PABLO	Ford
56	OYHANART MARIANO	
57	SAVINO JOSE	Ford
58	ARRAUSI CARLOS	Chevrolet
59	RIVA NESTOR	Dodge
60	LAVARI EDGARDO	
61	CIANTINI JOSE	Dodge
62	CIANCAGLINI ARMANDO	Ford
63	DI MARCO JUAN C.	Chevrolet
64	URTUBEY ALEJANDRO	Chevrolet
65	URTUBEY FACUNDO	Chevrolet
66	BELLI DANIEL	Chevrolet
67	GIAVEDONI CARLOS	Chevrolet
68	RAMA OSCAR	Chevrolet
69	SOSA JUAN	
70	MANUELVIDELE ROBERTO	Ford
71	FERNANDEZ MAX.	
72	BIANCHI FABIAN	Ford
73	AGUIRRE GASTON	Chevrolet
74	SUAREZ CRISTIAN	Dodge
75	GIL BICELLA FACUNDO	Dodge
76	BRADAS HERNAN	
77	MISERDA CARLOS	Dodge
78	BUGLIOTTI MARCELO	Chevrolet
79	NOLESI MATHIAS	Ford
80	DOSE CHRISTIAN	Dodge
81	GUIDI NELSON	Ford
82	OÑATIBIA NELSON	Dodge
83	FONTANA GUSTAVO	Ford
84	GIUSTOZZI FABIAN	Dodge
85	GURINI NESTOR	Ford
86	LOPEZ JUAN CARLOS	Ford
87	SMITH BRIAN	Chevrolet
88	FIRMANI JOSE LUIS	Dodge
89	SPATARO EMILIANO	Torino
90	BASSO MARTIN	Ford
91	SOLMI SERGIO	Chevrolet
92	LOPEZ JUAN MANUEL	Ford
93	LA MANNA MARCELO	Chevrolet
94	MONTANER JAIME	Dodge
95	SAIZ CARLOS	
96	MULET LEANDRO	Chevrolet
97	CUTINI HUGO	Chevrolet
98	VIGLIANCO DANTE	Chevrolet
99	BINI ALEJANDRO	Torino
100	IGLESIAS LEANDRO	Chevrolet
101	UGALDE LIONEL	Ford

Campeonato Argentino

Turismo Carretera 2004

Posiciones disputadas 6 competencias

Pos.	Piloto	Ptos.	Lastre
1	**Ortelli**	89.00	114.00
2	**Bessone**	74.00	74.00
3	**Hernández**	72.50	49.50
4	**Martínez**	71.50	65.50
5	**Silva**	66.00	41.00
6	**Verna**	63.00	13.00
7	**Moriatis**	54.50	53.50
	Fontana	54.50	51.00
	Rossi	54.50	4.50
10	**Acuña**	51.50	67.00
11	**Ledesma**	44.00	
12	**P. Di Palma**	40.50	34.00
13	**Traverso**	40.00	
14	**Altuna**	39.50	13.00
15	**Occhionero**	38.00	
16	**Ciantini**	37.00	13.50
17	**Bugliotti**	34.50	27.00
	Cingolani	34.50	13.00
19	**Aventín**	33.00	11.50
20	**JM. Iglesias**	28.50	24.00

Campeonato Argentino

TC Pista 2004

Posiciones disputadas 6 competencias

Pos.	Piloto	Ptos.	Lastre
1	**M. Juan**	102.00	70.00
2	**Piccinin**	92.00	70.00
3	**Diruscio**	64.00	59.50
4	**Piccini**	63.50	38.50
5	**Pichini**	61.50	44.50
6	**Lifschitz**	59.00	32.50
7	**Campanera**	58.00	33.00
8	**Logarzo**	54.00	23.50
9	**Laccette**	50.00	11.00
10	**Castellano**	49.00	59.50
11	**De Carlo**	46.00	21.00
12	**Marcilese**	43.00	18.00
13	**Bonelli**	42.50	
14	**Acebal**	33.00	10.00
15	**Poggi**	30.50	47.50
	Sotro	30.50	12.50
17	**Dandlen**	30.00	21.50
18	**Sava**	23.50	
19	**Oyhanart**	23.00	63.00
20	**Fancio**	21.00	12.50

Autódromo "Ciudad de 9 de Julio" - Buenos Aires

CAMPEONATO ARGENTINO TURISMO CARRETERA 2004

SABADO 5 de JUNIO

11:15 a 11:45	Entre. Desafío Ford	
12:00 a 12:15	Clasif. TCP Grupo A	2da.
12:20 a 12:35	Clasif. TCP Grupo B	2da.
12:50 a 13:10	Entre. TC 1er. Tercio	2da.
13:15 a 13:35	Entre. TC 2do. Tercio	2da.
13:40 a 14:00	Entre. TC 3er. Tercio	2da.
14:15 a 14:35	Clasif. Desaf. Ford	
14:50	1ra. Serie TC Pista	6 v.
15:20	2da. Serie TC Pista	6 v.
15:50 a 16:05	Clasif. TC 1er. Tercio	2da.
16:10 a 16:25	Clasif. TC 2do. Tercio	2da.
16:30 a 16:45	Clasif. TC 3er. Tercio	2da.

DOMINGO 6 de JUNIO

8:30 Hs.	Final Desafío Ford	10 v.
9:10	1ra. Serie TC	6 v.
9:40	2da. Serie TC	6 v.
10:10	3ra. Serie TC	6 v.
11:05	Final TC PISTA	15 v.
11:50	Serie Comp. TC	5 v.
12:50	Final T. Carretera	24 v.

Final (TC/TC Pista): 46 (TC, se compone con las 42 mejores posiciones de las series clasif. más las 4 mejores de la serie complementaria).
Com. Deportivos: R. Rodríguez, J. Arrechea y F. Carro
Comisario Técnico: Carlos Marchese.

* Cronograma sujeto a modificaciones por razones de fuerza mayor.

Eso que vivimos desde adentro

De un sueño nació una idea, y de ésta una pasión que creció pensando en quienes se encuentran en los lugares más remotos de nuestro país, y comparten el mismo amor por los autos que nosotros.

Por vos, y por aquellos que te enseñaron, y nos enseñaron, que con sólo una acelerada nuestro corazón nos puede hacer sentir que estamos vivos: **es que nos esforzamos cada día más para que vivas el automovilismo a través de sensaciones.**

carburando

No sabemos quién va a llegar primero.
Pero sabemos qué combustible va a tener en el tanque.

YPF. Combustible oficial del TC.

YPF